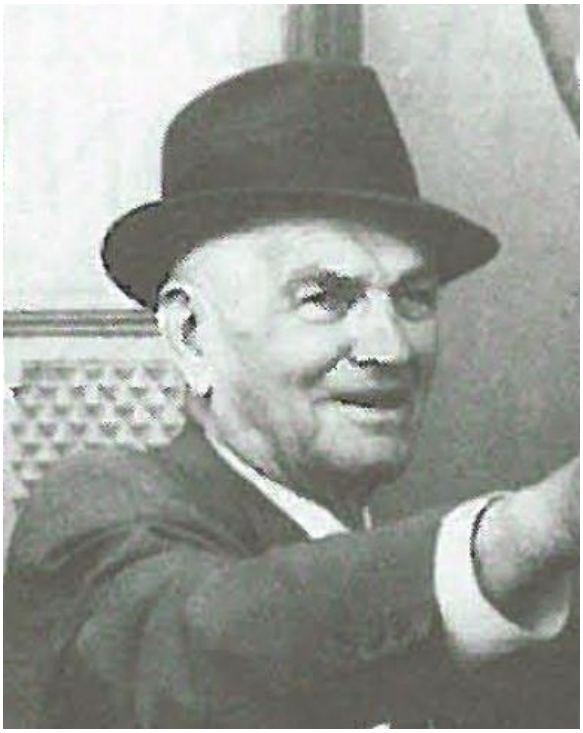
Kapitän auf der chinesischen Bark CHIN PU, 1921

Von Capt. Fred Klebingat

(Diese Geschichte wurde im Winter 1983 in der Zeitschrift Sea Letter veröffentlicht. Übersetzung 2022 durch Eberhard Hewicker. Chin Pu ist Chinesisch und bedeutet FORTSCHRITT, z.B. Chin-Pu Tang = Progressive Partei. Alle Fotos sind Eigentum des National Maritime Museum, San Francisco.)

Im Jahr 1925, dem Jahr in welchem meine Geschichte spielt, hatte das Zeitalter der Segelschiffe bereits viele tausend Jahre gedauert. Das Segeln wurde erfunden, als irgendein Ur-Mensch feststellte, dass er seinen Einbaum mit einer Matte vor dem Wind bewegen konnte, vielleicht begann es auch mit einer ausgebreiteten Tierhaut. Später umrundeten die Phönizier dann Afrika mit wesentlich besser entwickelten Segel-Fahrzeugen, und danach dann entdeckten die Polynesier mit ihren Katamaranen die Inselwelt des Pazifiks und besiedelten sie. Die Europäer befuhren im Zeitalter der Entdeckungen alle Ozeane. Sie entdeckten zwei neue Kontinente und brachten die ersten Siedler dorthin.

Als die Dampfschiffe kamen, hatten sie zunächst kein leichtes Spiel gegen die Segelschiffe. Denn diese hatten sich vervollkommnet bis zum Höhepunkt der Amerikanischen Klipper, der britischen Tee- und Woll-Klipper – und schließlich bis zu den „Salpeter-Klippern“. Das sind die hervorragenden Schiffe der Reedereien A.D. Bordes in Dünkirchen und der bekannten deutschen „Flying P Line“1). Diese erkämpften sich ihren Weg westwärts gegen die Stürme um Kap Horn herum, um dann in den offenen Reede-Häfen an der chilenischen Pazifik-Küste Salpeter zu laden. Die Flying P Liner wurden so meisterhaft geführt, dass sie fast fahrplanmäßig fuhren, und dass ist ohne Maschinenantrieb nicht einfach! Ich habe das wunderbare Fünf-Mast-Vollschiff PREUSSEN[2] im Jahr 1905 in Iquique unter Segeln einlaufen sehen. Ein unvergesslicher Anblick. Schon acht Tage später war sie fertig beladen und wieder ausgelaufen. Das letzte für die Flying P Line gebaute Segelschiff, die stählerne Viermast-Bark PADUA, lief 1926 vom Stapel.



Fred Klebingat (1966)

Jetzt hatten wir also 1925. Ich war bei Dr. Joseph Oliver in San Francisco angestellt. Das war ein Arzt, der das Skalpell beiseitegelegt und sich der Seefahrt zugewandt hatte. In der ganzen California Street war er nur als Dr. Oliver bekannt, der Eigner und Reeder von einigen Segelschiffen. Ich hatte gerade den Viermast-Schoner MELROSE von einer Südsee-Reise zurückgebracht. Dabei hatten wir die größte Schnittholzladung abgeliefert, die das Schiff jemals befördert hatte. Aber trotzdem brachte das Schiff dem Reeder Verluste. Nicht viel, aber merkbar. Dr. Oliver erkannte die „Schrift an der Wand“ richtig: die Ära der Segelschiffe ging zu Ende. Er verkaufte das Schiff. Es war so, dass die Versicherungsprämien alle Profite auffraßen.

Dr. Oliver konnte zwar eine Versicherung bekommen, aber der Makler war offenbar nicht sehr erpicht auf einen solchen Abschluß. „Sehen Sie die Übersichtskarte des Pazifik an der Wand, Doktor? Sehen Sie all die roten Punkte überall? Jeder dieser Punkte steht für das Wrack eines

[1]) *not to mention the "down-Easters," the New England built square-riggers that followed the clippers; larger vessels for the most part and far more numerous. I will come to one of them, the Santa Clara, in this narrative.*

[2]) *„The Preussen was without a doubt the greatest sailingship the world has seen ." sagt Alan Villiers in „The Way of a Ship“, New York, Charles Scribner's Sons, 1953.*

amerikanischen Schoners. Ja, Sie bekommen Ihre Police, aber nur weil Sie ein alter Kunde sind..."

Mit dem Verkauf des Schiffes war das alles zu Ende. Die MELROSE bevölkerte nun zusammen mit etlichen weiteren Westküsten-Schonern die Schlamm-Bänke des Oakland Creek und würde nie wieder ihre Wolken von Weißen Segeln zeigen. Nie würden die Handelswege des Pazifik von Schonern und Barkentinen mit ihren hohen Schnittholz-Decksladungen wimmeln, Schiffen, die am Puget Sound, in Grays Harbor, Eureka und San Francisco gebaut worden waren. Noch bis 1920 waren sie ein alltäglicher Anblick auf ihrem Weg nach dem Orient, der Südsee, Neuseeland and Australien, während andere nach den Reedehäfen in Chile und Peru bestimmt waren. Einige umrundeten sogar Kap Horn und lieferten ihre Ladung in Süd Afrika ab.

Aber es war keine Zeit diesen Zuständen nachzutrauern – ich war arbeitslos. Ich mußte mich nach einem Job auf einem Dampfer umsehen. Aber das war damals in San Francisco schwer. In San Francisco waren zwar alle großen Dampfer-Reedereien vertreten. Das war eine feine Sache, sofern man zum Personal-Stamm gehörte. Wenn nicht, dann mußte man schon im Flur supernett zu irgendeinem armseligen Angestellten sein. Ich gehörte ja zu einem Personal-Stamm, aber das war eine Segelschiffsreederei, die gerade ihren Betrieb eingestellt hatte. Dr. Oliver war Korrespondent-Reeder für mehrere Investoren. Auch für sich selber in Bezug auf die Schoner MELROSE, PROSPER, OCEANIA VANCE und A. F. COATS. Die Anteile an den Schonern waren in 64stel geteilt, wie es üblich war. Ich hatte mich mit 1/16 Anteil an der MELROSE beteiligt. Hätte ich doch lieber Aktien von General Motors gekauft! Ich befand mich jetzt in zunehmend bedrängten Verhältnissen.

„Warum gehst Du nicht nach San Pedro, Fred?“ sagte eines Tages ein Freund an der City Front zu mir. „Da gibt es alle Arten von Jobs.“ „Tatsächlich? Hier herum ist ja nicht viel zu machen. Besonders nicht für einen Windjammer-Kapitän.“

„Ja, sicher“ fuhr er fort, „Vielleicht kannst Du einen Job als Steuermann in der Küstenfahrt bekommen, oder auf einem Steam Schoner (motorisierte Nachfolger der Segelschiffe). Oder Du wirst Skipper auf einer großen Segelyacht. Es gibt dort eine Menge Geld und eine Menge Yachten. Oder Du fährst als ‚Paper Captain‘ und Navigator auf einem Thunfischfänger[3]). Und für jemanden wie Dich mit Segelschiffs-Patent gibt es auch Jobs auf den Film-Schiffen[4]). Du brauchst Dich nur in das Mission Smoke House zu setzen und zu warten, bis der Job zu Dir kommt.“

Ich entschloß mich, nach San Pedro zu gehen, um nicht zu verhungern. Es gab außer dem Klinkenputzen bei den Dampfer-Reedereien noch eine andere Möglichkeit in San Francisco eine Heuer zu finden. Und zwar durch einen der Kleidungsläden am Hafen. Neuigkeiten und Gerüchte verbreiten sich nirgends so schnell wie in San Francisco’s City Front. „Fred will nach San Pedro gehen.“ Das war schon bekannt als ich an Abrahams Kleidungsgeschäft vorbeikam. Einer der Besitzer sah mich und kam herausgelaufen: „ich höre, Du willst nach San Pedro gehen. Ich habe eine Heuer für Dich. Der Hammond Steam Schoner ASTORIA braucht einen Ablöser für den dritten Steuermann.“ Das war genau, was ich brauchte. Ich dankte ihm. „Aber Du mußt in Grays Harbor einsteigen. Der Erste Steuermann mustert ab, um Lotse in San Francisco zu werden.“ „Ist schon in Ordnung. Ich nehme den Job auf jeden Fall.“ So kam ich also auf einen Steam Schoner und erstmals auf die Brücke eines Dampfers.

Das Mission Smoke House in San Pedro hat seinen Namen von einer davorstehenden riesigen Zigarre. Bis vor einigen Jahren war es ein Saloon. Das Haus gehörte teilweise einem früheren Offizier aus der Küstenfahrt. Die meisten Seeleute ver-

---

[3]) *Amerikanische Fischerboote müssen US-Bürgern gehören. Aber fast alle Interessenten des Thunfischgeschäfts waren Ausländer. Also wurden ihre kleinen Kinder (geboren in den Vereinigten Staaten) als Eigner eingetragen. Die Kinder konnten aber natürlich die Boote nicht fahren. Es mußte also ein „Paper Captain“ her, der natürlich auch die Navigation machen mußte. Die portugiesischen Eigner in San Diego stammten überwiegend aus Madeira. Dann gab es die Jugoslawen und die Japaner in San Pedro. Am angenehmsten war die Arbeit bei den Japanern:"Kümmer Du dich um die Navigation,“ sagten sie, „die Fischerei besorgen wir allein“. Du brauchtest nicht einmal die japanische Verpflegung zu essen. Es wurde extra westlich für dich gekocht.*

[4]) *Für die größeren Film-Schiffe mußte jemand eingestellt werden, der Papiere als Kapitän für Segelschiffe über 700 BRT besaß.*

sahen sich hier mit ihrem Tabak-Vorrat für die nächste Reise. Aber die Prohibition – oder das „Noble Experiment“ wie Präsident Hoover diese Epoche zu nennen beliebte – war mit dem Saloon nicht eben freundlich umgegangen. Es wurde ein Pool Billard daraus. Aber man ließ gastfreundlich an der Wand eine Reihe Sessel stehen, wo den Gästen „Near Beer“ und Angostura Bitter kredenzt wurden. Natürlich waren diese Drinks nur für die Unschuldslämmer, die keinen illegalen Alkohol-Ausschank und keine Schmugglerbude finden konnten. Obwohl Angostura zu einem großen Teil aus Alkohol besteht, galt er als Medizin und fiel nicht unter die Prohibition.

Das Mission Smoke House war ein großes Gebäude. Es erstreckte sich von der Front Street bis zur Beacon Street und hatte eine Tür nach jeder dieser Hauptverkehrsstraßen. Ich stellte fest, dass man mir völlig korrekt über diesen Ort erzählt hatte. Dort in einem Sessel sitzend erhielt ich eine Heuer als dritter Steuermann auf der MELVILLE DOLLAR, einem 7 000 tons großen Dampfer in der Küstenfahrt.

An Bord traf ich Alexander Beatty als zweiten Steuermann. Er war ein Veteran unter den Kapitänen der pazifischen Küstenfahrt und hatte seine Laufbahn mal als Jäger auf einem Robbenschläger begonnen. Einige Jahre vorher hatte er bei Vauvau im Südostpassat mit seiner großen Barkentine KATHERINE MACKALL meine MELROSE an einem Sonntagnachmittag passiert.

Die Zeiten hatten sich geändert. Jetzt waren wir beide froh, eine Heuer auf einem Dampfer zu haben. Nach dieser Reise bot mir Billy Maggio, Vice President der C. J. Hendry Company (eine große Kette von Schiffshändlern), einen Job als Kapitän des Thunfischfängers HERMOSA an. Er suchte keinen „Paper Captain“, sondern einen wirklichen Fischerei-Kapitän.

„Ich würde es ja machen, wenn ich Fischer wäre, aber ich kenne weder die Thunfischfängerei noch irgendeine andere Art der Fischerei. Ich muß deshalb dankend ablehnen.“

Aber dann hatte ich Glück. Weil ich das passende Segelschiffspatent hatte, wurde ich Kapitän auf der SANTA CLARA, ein Schiff für den Film „Evangeline“ mit Dolores Del Rio. Die SANTA CLARA war ein schöner, alter hölzerner Rahsegler. Ein Veteran der Kap Horn Fahrt – noch vor der Jahrhundertwende zehn Mal rund Kap Horn nach San Francisco! Einige Zeit wurde sie von dem berühmten David Rivers geführt, der später auch die A.G. ROPES befehligte[5]). Später habe ich sie als Teil der Alaska Packers Flotte im Oakland Creek gesehen. Da segelte sie bis weit in die 1920er jedes Frühjahr mit Fischersleuten und Konserven-Arbeitern nach Alaska.

Das Heck des alten Down-Easters SANTA CLARA ist zu erkennen, umhüllt von der Replica von Nelson's Flaggschiff VICTORY. Diese Replica war für den Film The Divine Lady gebaut worden. Nach weiterer Verwendung bei den Dreharbeiten für den Film Evangeline (unter Kommando von Fred Klebingat) wurde dieses großartige Filmschiff aufgelegt. Der Abbruch hat am Heck schon begonnen. Das längsseits liegende Schiff ist die REDOUTABLE, ein Filmschiff auf der Basis des bekannten Alaska Packers CENTENNIAL (gebaut 1875 in East Boston). Die Rundreise dieses Schiffes nach Australien im Jahr 1928 war die letzte kommerzielle Reise eines hölzernen, in Neu-England gebauten Rahseglers. Der kleine Schoner ganz außen spielte später im Film die Rolle der BOUNTY.

Aber man konnte sie jetzt nicht mehr erkennen. Innen drin war noch das alte Schiff, aber außen herum hatte man eine Replica von Nelson's Linienschiff VICTORY gebaut. Das war für den vorherigen Film, der den britischen Admiral und seine Geliebte, Lady Hamilton, behandelte. Der Titel war „The Divine Lady“. Diese VICTORY war das eindrucksvollste Film-Schiff aller Zeiten. Ein sorgfältig gebauter Dreidecker mit Reihen von hölzernen Kanonen, die wie Stahlguß aussahen. Innen war ein Rohr-Einsatz aus Metall, so dass sie

[5]) *Captain Rivers' beschreibt den Betrieb und die Disziplin an Bord des Down-Easters A. G. ROPES in „American Merchant Ships, 1850-1900“, Frederick C. Matthews, Salem, Mass., Marine Research Society, 1930.*

sogar richtig abgefeuert werden konnten (elektrisch gezündet). Die aufwendigen Verzierungen des Schiffes waren aus Pappmaschee nachgebildet und vom Original nicht zu unterscheiden.

Der Film Evangeline brauchte ein britisches Kriegsschiff, also behielt die SANTA CLARA die VICTORY-Kulisse. Meine Aufgabe war simpel – das Schiff unter Motor an der Küste runter zum Drehort zu bringen, etwas nördlich von Newport. Motoren waren installiert worden, und Schlepper lagen in Bereitschaft. Danach ging ich unter Deck in meine Kammer und las die Saturday Evening Post. Wenn die Segel bedient werden sollten, so wurde das alles von der Movie Riggers Union gemacht. Ich brauchte nicht an Deck zu sein, man wollte mich dort auch gar nicht haben. Das war der beste Job, den ich je hatte. Leider dauerte das aber nur einige Monate.

Die Große Zeit des Yachtsegelns war zu der Zeit, Ende der 1920er, noch nicht ganz vorbei. Ich suchte dort Anstellung und arbeitete 10 Jahre lang für Kapitalisten von der Ostküste. Das waren unglaublich reiche Leute. Einige hatten ihre Yachten an der Pazifik-Küste liegen. Sie hatten Angestellte für ihr Büro, für Ihre Vermögensverwaltung, für ihre Polo Ponys, für ihre Liegenschaften, für ihren Haushalt und einen Skipper für ihre Yacht. Der Kapitän war selbständig. Er heuerte die Mannschaft, hielt das Boot in Ordnung und bezahlte die Rechnungen. Das passte mir gut. Ich arbeitete für Menschen, die mit ihren Freunden lange Reisen machen wollten. Zwischen diesen ausgedehnten Reisen in die Südsee gab es für mich auch Zeiten der Ruhe. Ich begann mich für Bücher zu interessieren. Seltene Bücher über die Erforschung des Pazifik, von Leuten, die schon vor mir dort gesegelt waren. Ich verglich ihre Beobachtungen mit meinen eigenen. Die meisten dieser Bücher kamen von Antiquariaten, z.B. Francis Edwards in London und Dawson's Book Shop in Los Angeles. Auch einen Buchladen in Long Beach habe ich häufig besucht. Das Ladenschild sagte: „Bertram Smith, ACRES OF BOOKS."

Und ohne Zweifel gab es dort ‚acres of books'. Manchmal auch einen seltenen Band zu einem günstigen Preis. Bertram Smith war ein ältlicher Mann, hochgewachsen, etwas bucklig, ausgetrocknet – ein netter Mann, ein Mann der zu seinen Büchern gehörte und sie kannte. Manchmal machte er Reisen nach London und kam mit Wagenladungen von Büchern zurück. Er hatte einen ähnlichen Büchergeschmack wie ich. Er machte mich auf neu angekommene Bücher aufmerksam. Besonders auf die Bücher eines australischen Autors, der die Südsee kannte: **Louis Becke**.

„Hier sind einige Bücher von Louis Becke" sagte er, „ich bin sicher, dass sie die noch nicht kennen."
Er zeigte mir auch seine Artikel-Sammlung über Becke und über einen Seefahrts-Schriftsteller namens C. Fox Smith. Beim Lesen hatte man den Eindruck, C. Fox Smith's Salzwassergeschichten müßten von einem Seemann geschrieben sein. Aber mitnichten. Bertram Smith zeigte mir einen Artikel über das Ableben von C. Fox Smith. Und da hieß es, das "C" stände für "Cicely." Sie war eine britische Autorin – bejubelt von Joseph Conrad! Ihr Bruder war Seemann.

Nun nahte Weihnachten heran. Ich hatte eine weitere, schöne Pilgerfahrt zu Bertram Smith und seinen Acres of Books gemacht. Ich hatte nur einen kurzen Weg bis zur Bus-Haltestelle an der Ecke Ocean Boulevard und Pacific Avenue. Von dort brachte mich der Bus zum Terminal Island. Dann nahm ich die Fähre nach Hause, nach San Pedro. Aber diesmal verpaßte ich den Bus, und der nächste fuhr erst in ein paar Stunden. Ich beschloß also zum „Pike" zu gehen, dem Vergnügungspark in Long Beach.

"Reckless Ross" Millman at The Pike (Foto Historical Society of Long Beach)

Ich spazierte dort herum, um die Zeit totzuschlagen, als mich plötzlich von hinten jemand anrief: „Hallo, Käpt'n, kennen Sie mich denn nicht mehr?"

„Doch, natürlich! Sie sind ja 'Reckless Ross',

Ross Millman, wie zur Hölle kommen Sie denn hier her?" Millman war als Passagier auf meiner alten Bark CHIN PU von Kobe nach Manila mitgefahren. Er hatte sich in den Jahren überhaupt nicht verändert. Er schien immer noch

ständig zu lächeln. Er war in ‚Arbeitsausrüstung': Hohe Stiefel, Schulterpolster und Sturzhelm unter dem Arm. Er lebte nämlich davon, mit einem Motorrad in Inneren eines großen Holzfasses herumzufahren. Deswegen also war er auf dem Pike. „Dort drüben sehen Sie mein Faß", sagte er und zeigte nach rechts. „Und mein indisches Motorrad. Ich habe gerade eine Vorstellung hinter mir. Ich brauche jetzt etwas zu essen. Kommen Sie doch mit, wir haben uns eine Menge zu erzählen."

Vor Millman's Faß (Aufschrift „Motordrome"), schrie ein Ausrufer: „Beeilung, vermeiden Sie das Gedränge nachher. Hier gibt es Tickets. Reckless Ross, das menschliche Geschoß, fährt mit dem Motorrad im Inneren des Fasses rundherum, Beeilung!"

„Man braucht so einen Schreihals, wenn man Tickets verkaufen will," sagte er etwas entschuldigend, als er meine gerunzelte Stirn sah. „Je mehr wir verkaufen, desto besser. Es hat alles seine Grenze. Ich werde älter, und irgendwann kann ich keine Stunts mehr fahren."

Ich hatte schon lange den Eindruck, dass Millman geizig war. Mußte er ja auch. Vielleicht hatte er sogar noch den allerersten Groschen, den er mal verdient hatte. Er war kleingewachsen, nicht viel über 1,50 m groß, aber athletisch geformt. Er sah aus wie ein Football-Spieler. Aber von der Größe hätte man zwei Millmans für einen Football-Spieler gebraucht.

Wie gingen in ein Speisehaus in der Nähe und nahmen Platz. Eine Kellnerin eilte herbei und lächelte Millman zu. „Debbie, darf ich Ihnen Captain Klebingat vorstellen. Er führte das Segelschiff, mit dem mein Faß, mein indisches Motorrad und ich selber von Kobe nach Manila gereist sind, damals auf meiner Weltreise." „Angenehm," sagte Debbie, ihren Bestellblock und den Stift in der Hand. „Ross hat schon viel von dieser Reise erzählt. Ich kann ihn mir gar nicht auf einem Segelschiff vorstellen. Er ist nicht der Typ dafür. Sie schon, Käpt'n." Nach einigen Neckereien nahm sie unsere Bestellungen auf.

„Ich erinnere mich noch an den Morgen in Kobe, als ich an Bord kam," sagte Millman. „Mein Faß, die Motorräder und meine Ausrüstung hatte man auf einen Leichter geladen, der zum Ankerplatz geschleppt wurde. Als wir um das Hinterteil des Schiffes herumkamen – Sie würden das wohl Heck nennen - sah ich unter der Heckreling chinesische Schriftzeichen, wohl zwei Fuß hoch. Darunter waren kleinere chinesische Zeichen und darunter dann die Übersetzung: CHIN PU SHANGHAI. Die Flagge am Mast muß wohl die damalige chinesische gewesen sein. Sie hatte 5 verschiedene Farben. Ich dachte, welch fragwürdigem Gefährt vertraue ich mich und meine Ausrüstung nun an?"

„Ja, an der Gaffel wehte die chinesische Flagge," antwortete ich. „Die Flagge der chinesischen Republik unter Sun Yat Sen. Ich weiß die Farben auch nicht mehr. Als ich die CHIN PU das erste Mal sah, war meine Reaktion genau wie die Ihrige. Und ich war noch nicht lange Bord, als Sie kamen…

Es muß Anfang November 1918 gewesen sein, als ich das Kommando übernahm. Das war mein erstes Schiff als Kapitän. Ich war 29 Jahre alt. Das Schiff sollte vorbereitet werden, um 14 Tage später auszulaufen. Mein neuer Chef, ein elegant aussehender britischer Gentleman, instruierte mich so. Er hatte das Schiff gerade von Japanern gekauft und hatte eine Ein-Schiff-Firma namens Pacific & Oriental Shipping Co gegründet. Das hatte er so eingerichtet, damit er sich am Telefon mit „P&O" melden konnte, der Abkürzung für die berühmte englische Peninsular & Oriental Shipping Co.

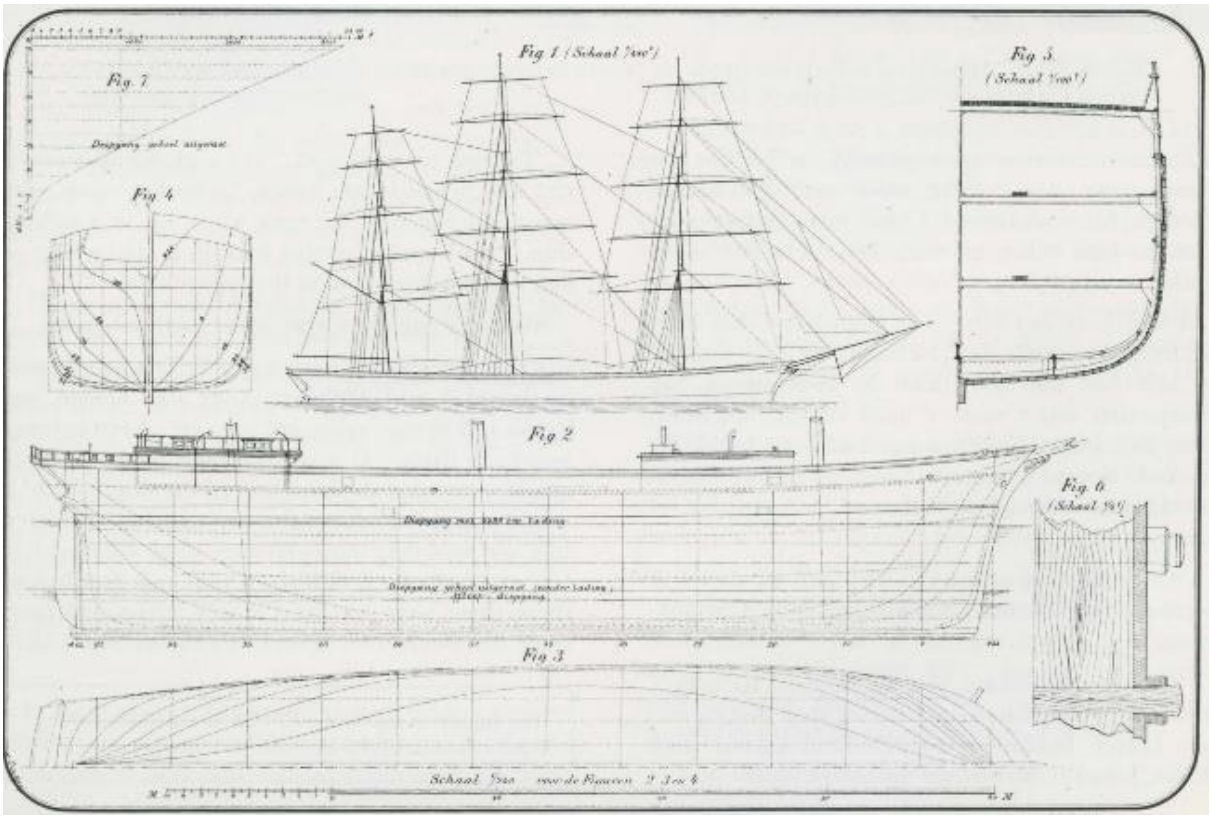
Die CHIN PU war 1874 als Vollschiff AMSTEL in Amsterdam gebaut worden. Sie war ein Komposit-Bau mit 2 Zwischendecks, was eine ungewöhnliche Bauweise für Segelschiffe ist. Gebaut aus Stahl, aber außen beplankt mit Teakholz von 8 x 2" bis hinauf zur Ladelinie. Die Planken waren wiederum mit Gelbmetall beschlagen, um Bohrwürmer und Bewuchs abzuhalten.

Die Erbauer hatten zur Befestigung der Planken am Stahlrumpf Löcher durch Holz und Stahl gebohrt, dann Bleirohre durch den Stahl gesteckt und schließlich Holznägel durch das Ganze getrieben. Ich weiß nicht, ob diese Befestigungsmethode Elektrolyse verhindern sollte, oder ob eine „weiche Buchse" für die Holznägel geboten werden sollte. Die Konstruktion wurde durch einen hölzernen Bug, einen hölzernen Kiel, einen hölzernen Achtersteven und ein hölzernes Ruder vervollständigt.

Die längste Zeit ihres Lebens war sie ein Tramp und beförderte unter dem Namen BARENDINE OSIRIA Salz und ähnliche Ladungen zwischen den Häfen des Malayischen Archipels. Während des Krieges (1. WK) wurde sie an Japaner verkauft und war in Batavia auf der Insel Java beheimatet. Die

Salzladungen hatten im Laufe der Zeit die Stahlplatten ihres Bodens aufgefressen. Als ich an Bord kam, hatte man das mit einer 4 Zoll dicken Schicht aus Beton und Karnickeldraht „repariert“.

Die Spanten waren auch in Mitleidenschaft gezogen. An der Biegung oberhalb der Bilge hatte man sie mit Doppelungen verstärkt. Das konnte ich aber nicht sehen als ich an Bord kam, weil sie zu 2/3 beladen war, und ich den Laderaum nicht inspizieren konnte. Ich bemerkte das erst später in Manila, als sie entladen war. Vor dem Wechsel



in das Chinesische Register als CHIN PU hatte das Schiff KAISHIN MARU geheißen, mit Heimathafen Dairen, Mandschurei. Sie war unter japanischer Flagge, und wegen der Tonnage-Knappheit im Kriege gab es Pläne sie zum Motorschiff umzubauen. Die Takelage wurde entfernt, aber dann kam man doch zu der Ansicht, dass sie für so etwas zu alt sei, und dass die Vibrationen eines Motors die Auflösung des Schiffskörpers bedeutet hätten. Masten und Rahen kamen in einer überstürzten und unfachgemäßen Weise zurück an Bord. Es gab damals keine fachkundigen Segelschiffsleute für diese Arbeiten.

An diesem Punkt übernahm ich das Kommando. „Das Schiff hat nicht einmal Kompasse,“ sagte ich zum Eigner. „Jedes Schulkind weiß doch, dass ein Schiff einen Kompass braucht, um den Weg über See zu finden. Und schauen sie mal die Takelung. Es ist alles verkehrt angebracht.“ Ich bemühte mich, meine Enttäuschung im Zaum zu halten während ich meinem Chef die Mängel aufzeigte. Ich hatte einen japanischen Kapitän abgelöst, der überhaupt nicht beabsichtigt hatte, in See zu gehen. Er kassierte nur seine Heuer.

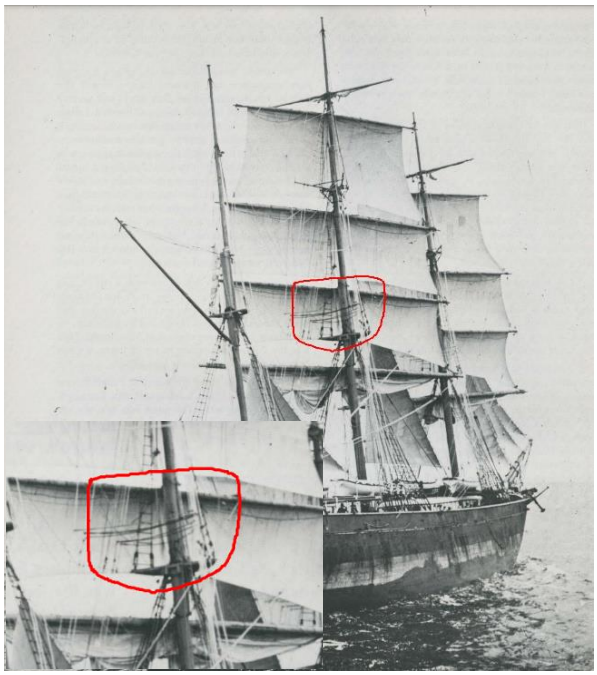
Er hatte sich nicht um die Beschaffung von Kompassen bemüht, sondern darauf bestanden, dass achtern ein original japanisches Bad eingebaut wurde, inklusive eines Deckshauses dafür. Vom Donkey Kessel vorne lief ein Kupferrohr den ganzen Weg nach achtern, um das Bad zu heizen. Der Donkey Kessel stand vor dem Fockmast, am anderen Ende des Schiffes. Tag und Nacht mußte der Kessel unter Dampf gehalten werden, um den Herren Offizieren ein warmes Bad zu ermöglichen. Dazu brauchte man viel Frischwasser – ein knappes Gut auf einem Segelschiff. Aber das störte den Herrn Kapitän nicht. Drei Leute waren damit beschäftigt, das Badewasser der Offiziere heiß zu halten. Ich habe zwei davon sofort entlassen. Dampf sollte ab jetzt nur noch zum Betrieb der Ankerwinde benutzt werden.

Die Kellnerin servierte unser Essen und blieb in der Nähe, um mehr von unseren Erinnerungen zu hören.

„Es war ein Geschenk des Himmels, dass ich Sie fand,“ fuhr Millman fort, „ich konnte ja nicht aus Japan herauskommen. Alle Dampfer waren Monate im Voraus ausgebucht. Und ich wollte doch zum Karneval in Manila sein. Ich habe dort

bergeweise Geld verdient. Mehr als an jedem anderen Ort. Mir war es egal, ob das Schiff ein Seelenverkäufer war."

„Sie war kein Seelenverkäufer," sagte ich etwas empfindlich, „aber sie war – ungewöhnlich. Die CHIN PU hatte auch ihre guten Seiten. Sie war eben nur etwas in die Jahre gekommen. Ich kann es Ihnen ja jetzt erzählen, dass wir es damals beinahe nicht geschafft hätten. Wegen der Masten. Sie wären beinahe zu spät zum Karneval gekommen.



Der englische ehemalige Tee-Klipper LOTHAIR, (Foto H. H. Morrison), hier mit „geschwichteten" Masten (im roten Kreis über der Saling des Großmastes).

Wir liefen von Kobe am 23. Dezember aus. Sie erinnern vielleicht noch die vielen Dampfer, die dort den Hafen verstopften. Als frischgebackener Kapitän achtete ich sehr genau auf sie. Die Ankerwinde hätte repariert werden müssen, aber der Eigner hatte das für unnötig gehalten. Deswegen konnten wir unseren Schlickhaken nicht aufhieven, als wir Segel gesetzt hatten. Mit schleifendem Anker ließ sich das Schiff nicht steuern. Während wir versuchten die Winde wieder in Gang zu bringen, trieb die CHIN PU also mit schleifendem Anker aus dem Hafen, glücklicherweise ohne Kollision mit einem der Dampfer.

Schließlich fierte ich die Kette und brachte das Schiff vor den Shinsaki Iron Works zum Stehen, einige Meilen außerhalb des eigentlichen Hafens. Diese Firma hatte das Schiff ausgerüstet und kannte die Verhältnisse an Bord. Nach ein paar Stunden war die Ankerwinde wieder in Ordnung.

„Wir setzten mit kräftiger, und günstiger Brise die Reise fort," sagte ich, um die Story für unsere Kellnerin interessant zu halten. „Am Morgen hatten wir die Bucht verlassen, an der Kobe, Osaka und Hiogo liegen, und um 08:00 am 24. Dezember hatten wir Murotasaki querab. Das war das letzte, was wir von Japan sahen. Jetzt setze ich alle Segel. Als ich am Weihnachtsabend 1918 zur Koje ging, war alles in Ordnung. Ich war froh, dass mein erstes Kommando sich gut anließ. Wind und See waren brauchbar." „Ich weiß darüber gar nichts," sagte Millman, „an diesen ersten Tagen auf See fühlte ich mich nicht recht wohl. Ich habe mich nicht darum gekümmert, was um mich herum vorging." „Ja, Sie haben verpaßt, dass um 02:00 morgens am 1. Weihnachtstag mich der erste Steuermann Degerlund, weckte. Das Schiff rollte stark. „Beeilung, Käpt'n, gleich gehen die Masten über Bord!" Ich brauchte nur eine Sekunde, um aus der Koje und an Deck zu stürzen. Es war finstere Nacht. Das Schiff rollte beängstigend. Die Masten standen nicht fest, sondern kippten mit dem Rollen von einer Seite auf die andere, wobei jedes Mal die Wanten und Spannschrauben einer Seite mit lautem Krachen und Stoßen sich strafften. Zunächst ließ ich das Schiff auf einen Kurs legen, auf dem es nicht ganz so stark rollte.

„Nehmt einige Pockholz-Jungfern", ordnete ich an, "und spleißt ein Tauende dran. Und dann klettert in die Takelage des Fockmastes und knotet diese auf beiden Seiten an die Backstagen für Mars-, Bram- und Royal-Stenge. Nehmt das Ende eines 3" Taues mit hoch und führt das hin und her durch die Jungfern, als wenn ihr eine Talje schert".

‚Number One', der japanische Bootsmann, und der Einzige, der englisch sprach, beobachtete das alles kopfschüttelnd. Nur zwei Offiziere der CHIN PU waren Weiße, wenn Sie sich erinnern. Die konnten zur japanischen Crew nur über die japanischen Bootsleute Number One und Number Two sprechen.

„Und jetzt durchholen!", sagte ich, als alles eingefädelt war. Durch den Zug dieser im Zick-Zack zwischen den Backstagen verlaufenden

Leine wurde die Takelage in ca 1/3 der Masthöhe zusammengezogen und gestrafft. Das Tau lief leicht durch die hölzernen Jungfern. Der Masten konnte nun nicht mehr hin und her kippen. „Und jetzt dasselbe an den anderen beiden Masten!“ sagte ich zu Number One.

Die Kellnerin hatte einen neuen Gast zu bedienen, und verließ unseren Tisch und unsere Story anscheinend nur sehr ungern. „Diese Rettung der Masten habe ich nicht mitbekommen,“ sagte Reckless Ross.

„Jedem das Seine!“ sagte ich. „Der Steuermann Degerlund sagte mir damals, dass er diese Methode noch nirgends gesehen habe. Ich nannte ihm den früher üblichen Namen für diese Notmaßnahme: „Schwichten“.[6]) Ich hatte das als Leichtmatrose auf der ANNA kennengelernt und auch schon einmal selbst angewendet: als Steuermann auf der S.N. CASTLE. Die alte Barkentine unter Capt. von Dahlem war mit Phosphat-Stein beladen, und es bestand die Gefahr, dass sie sich die Masten aus dem Leib rollte. Auf der ANNA wurde der Schwichting ohne Jungfern direkt um die Backstagen herumgeführt, so dass wir aufentern und beim Hieven die Lose von Hand herumholen mußten. Das ging jetzt mit den Jungfern natürlich viel besser“. „Das Rollen hat aber nicht aufgehört, ich erinnere mich,“ sagte Millman und nahm einen Schluck Kaffee. Er sah zur Uhr. „Es wird Zeit für meinen nächsten Auftritt. Ich muß los. Ich erinnere mich noch, dass der Salon-Ofen sich aus seinen Befestigungen löste und über den Tisch auf das Sofa sprang! Ich habe viel an die CHIN PU gedacht, nachdem ich in Manila gelandet war. Was wohl aus ihr geworden sein mochte. Und aus Ihnen. Wie sind Sie zurück in die USA gekommen?“

„Geben Sie mir Ihre Visitenkarte. Ich habe eine lange Südsee-Reise mit meinem Eigner und seinen Freunden vor mir. Ich werde Ihnen einen Brief schreiben. Dann habe ich etwas zu tun. Wie ich zurück in die Vereinigten Staaten kam, das ist eine Geschichte für sich.“ Und hier ist der Brief, den ich an Millman schrieb. So gut wie ich ihn noch in Erinnerung habe.

* * * * *

Lieber Ross,

das war ein nettes Gespräch auf dem Pike. Ich bin froh, dass Sie sich noch nicht den Hals gebrochen haben. Ich weiß nämlich nicht, was gefährlicher ist, ein altes Segelschiff oder ein neues indisches Motorrad. Jedenfalls will ich Ihnen erzählen, wie es mit dem alten Segelschiff weiterging. Nachdem Ihre Gerätschaften und die übrige Ladung – leere Gin-Flaschen und Korb-Flaschen mit Säure – gelöscht waren, wechselte das Schiff die Flagge von Chinesisch auf Philippinisch. Ich mußte die japanische Besatzung abmustern und eine philippinische Crew annehmen. Aber ordentliche Seeleute dieser Rasse waren selten. Nur zwei der neuen Leute hatten Seefahrtserfahrung, wenn auch nur auf Dampfern. Deswegen durfte ich jedenfalls meine beiden weißen Steuerleute und den japanischen Koch und den Zimmermann behalten.

Ich hoffte die Besatzung im Umgang mit Segeln unterweisen zu können während wir an der Ostseite von Luzon nach Norden fuhren. Da herrscht meist gutes Wetter mit leichter Land- und Seebrise.

Das Schiff war beladen mit Kopra-Mehl, eine feuergefährliche Ladung, die zur Selbstentzündung neigt. Ich ging zur örtlichen Feuerwehr und erfuhr dort, dass 5 Wochen nachdem das Material wegen der undichten Dächer der örtlichen Lagerschuppen naß geworden sei, es unweigerlich in Flammen aufgehen würde. Kopra-Mehl brennt so gut, dass es sogar statt Kohle auf den Hafenschleppern verheizt wird! Ich habe natürlich nie daran gedacht, dass diese Ladung der tückische Versuch des Eigners war, das Schiff auf See verschwinden zu lassen. Der Krieg war vorbei, und die Frachtraten waren ins bodenlose gefallen. Das Schiff war hoch versichert: 250 000 Dollar. Es wurde mit einer unerfahrenen Besatzung losgeschickt, die noch nicht einmal englisch sprechen konnte, sondern nur Tagalog. Und mit einer Ladung, die bei Nässe leicht Feuer fangen konnte. Nun gut, ich war jung. Es war mein erstes Kommando, und ich wollte Erfolg haben. Wir hatten achtern noch nicht einmal Waffen. Und das bei einer Crew von Philippinos, denen Ruhe und Ordnung noch unbekannt waren. Aber irgendwie haben sie uns doch respektiert, und wir

[6]) *schwichten = zwei stehende Taue durch eine Leine hin und her mit einander verbinden und fest zusammenziehen, so daß die beiden ohnehin schon festen Taue nur noch fester, steifer und unbeweglicher stehen. (Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache, Gustav Goedel, 2012)*

konnten das Schiff bis in den Nordost-Monsun an der Nordspitze von Luzon bringen. Jetzt begann es hart zu wehen. Das Schiff begann zu lecken. Und dann versagten die Lenzpumpen. Es waren sehr alte, geradezu ante-diluvianische[7]) Pumpen. Wir mußten in einen Hafen, um die Pumpen zu reparieren.

Wir versuchten Keelong, Formosa, zu erreichen (heute wird diese Insel Taiwan genannt). Vor dem Hafen drehte ich das Schiff bei. Aber frühmorgens wurde der Wind zu einem Nordost-Sturm, und die CHIN PU trieb schnell auf die Küste zu. Jetzt hieß es, alle Segel setzen und sich hart am Wind freisegeln, ohne Rücksicht auf verschlissene Takelage und Segel. Jeden Fetzen gesetzt, krochen wir mühsam am Rande der Brandung dahin. Ein Dampfer funkte „Ein Segelschiff auf Formosa gestrandet!“ So dicht waren wir an den Brechern.

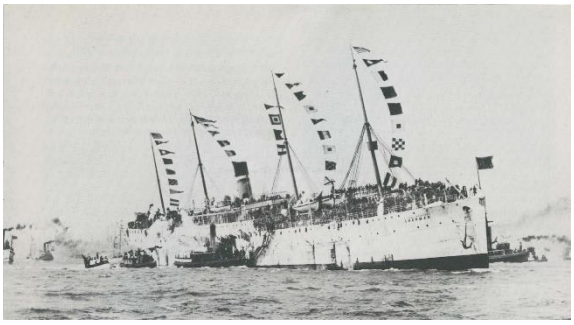
Diese Meldung wurde auch in Manila gelesen, und unser Eigner rieb sich schon die Hände. Die CHIN PU war das einzige Schiff, auf das die Beschreibung passte. Die Versicherungssumme war schon so gut wie in seinen Händen. Aber wir haben ihm eine Nase gedreht. Wir sind nicht an der Küste gescheitert. Eine von CHIN PU’s Tugenden war, dass sie gute Höhe laufen konnte. Das rettete uns vor der Küste von Formosa. Eine weitere gute Eigenschaft war, dass sie im beladenen Zustand bei jeder See wenden konnte.

Wir erreichten jedenfalls Nagasaki. Ein Teil der Ladung wurde gelöscht, um an die Saugkörbe der Pumpen zu kommen. Und dann fing die Ladung durch Selbstentzündung Feuer, wie vorhergesagt. Durch die verrotteten Decks war Wasser in das Kopra-Mehl gelaufen. Das Schiff wurde auf Strand gesetzt und das Feuer mit Wasser erstickt. Bergungsschlepper pumpten sie leer und brachten sie auf die Reede zurück.

Jetzt erschien der Eigner. Er brachte aus Shanghai einen Kapitän und zwei Steuerleute mit. Ich war gefeuert.

In den Seefahrtskreisen von Nagasaki war es kein Geheimnis, dass ich abgesetzt worden war, weil ich meine Pflicht getan und das Schiff gerettet hatte. Ich habe noch heute die Briefe, die der Lloyds Surveyor D.F. Robertson geschrieben hat, damit die Gaunerei des Eigners keine Flecken in meinem beruflichen Werdegang hinterlassen konnte. Der amerikanische Konsul, Edwin L. Neville, nahm ebenfalls für mich Partei. Er setzte durch, dass ich vom Eigner 3 Monatsheuern extra bekam und auf seine, des Eigners, Kosten erster Klasse nach San Francisco zurückreisen konnte.

Aber die Passageplätze nach San Francisco waren auf Monate hinaus ausgebucht. Ich beschäftigte mich also erstmal mit der Überholung des konsulatseigenen Flaggenmastes, eines richtigen Schiffsmastes mit Stenge. Ich lief in Nagasaki herum, fühlte mich wie ein Millionär mit dem ganzen Geld in der Tasche. „Glauben Sie, dass das Schiff es bis San Francisco schaffen könnte, Käpt’n,“ fragte mich der Lloyds Agent eines Tages. „Wenn sie durch die van Diemen-Straße[8]) den Pazifik erreicht, ja!“„Wird sie das denn schaffen?“ Das konnte ich leider nicht beantworten. Schließlich kam der US-Truppentransporter SHERMAN in den Hafen. Diese Schiffe pflegten hier Kohle zu bunkern. Mr. Neville buchte für mich und meine beiden Steuerleute eine Passage als heimzuschaffende Seeleute.



Der Truppentransporter SHERMAN

Das Schiff ging nach Manila und hatte zweitausend Soldaten an Bord, die in Wladiwostok an Bord gekommen waren. Sie hatten gegen die Kommunisten gekämpft, aber die Bevölkerung in den USA war kriegsmüde, und so wurden diese Truppen abgezogen. Bis Manila hatten wir alle drei eine Einzelkammer. Nach drei Wochen im Hafen kamen dann weitere Soldaten und Seeleute von der USS BROOKLYN an Bord. Der Raum wurde knapp, und wir drei fanden uns unversehens im Zwischendeck von Luke 5 wieder. Behandelt wie einfache Soldaten. Dahin waren unsere Offiziers-Privilegien. Wir durften nicht mehr auf den oberen Decks spazieren gehen. Aber wir waren nicht allein. Etlichen amerikanischen Kapitänen, Steuerleuten und Mannschaften ging es ebenso. Sie hatten drei Motor-

[7]) *Diluvium = Sintflut*

[8]) *die van Diemen-Straße führt südlich der japanischen Insel Kyushu, auf der Nagasaki liegt, in den Pazifik.*

Schoner für ausländische Auftraggeber in Asien abgeliefert und waren nun auf dem Heimweg. Ganz Asien war damals verrückt auf Motor-Schoner. Angeregt durch den Krieg waren diese großen, hölzernen Schoner in Mengen im pazifischen Nordwesten gebaut worden. Einige mit Öl-Motor, andere auch mit Dampfmaschinen. Fünfzig Stück wurden allein für die Franzosen gebaut. Und ungefähr halb so viele für die Norweger.

Der Transport stand unter dem Kommando des sog. Quartermaster Captain. Wo seine Befehlsgewalt endete und die des Kapitäns begann, das war unklar. Die Verpflegung auf der SHERMAN war schrecklich. Größtenteils ein Stew, genannt „Slum“. Ein Gemisch aus Fleischbrocken und Kartoffeln, angedickt mit Mehl. Aber was konnte man schon erwarten? Viele Leute im Verpflegungsbereich hatten gar kein Interesse an ihrer Tätigkeit. Sie waren professionelle Karten-Haie, die nur darauf aus waren, den Soldaten beim Poker ihr Geld abzunehmen. Um angemustert zu werden, hatten sie den Chef-Steward bestochen. Jede Nacht gab es in leeren Kohlenbunkern Poker-Partien. Es gab kein Frischwasser, weder für uns, noch für die Soldaten. Aus den Duschen kam Seewasser. Sogar rasieren mußten wir uns mit Salzwasser. Aber ich hatte Glück. Jemand, mit dem ich früher zusammen gefahren war, erkannte mich:

„Hallo, Chips,“ sagte er. Es war „Bingo“, der Elektriker auf dem Tanker WILLIAM F. HERRIN, wo ich ca. 1 Jahr als Zimmermann gefahren war. „Wir haben Frischwasser satt für die Maschinen-Crew,“ sagte Bingo, der zur Maschinen-Besatzung der SHERMAN gehörte. „Du kannst einfach die Duschen der Ingenieure benutzen. Und sag mir, wenn Du noch etwas brauchen solltest. Vielleicht kann ich Dir helfen.“ Jetzt wurde das Leben in Luke 5 für uns drei von der CHIN PU erträglicher. Aber die Soldaten taten mir leid. Es waren keine Freiwilligen, die aus dem Soldatenleben einen Beruf machen, sondern es waren gezogene Bürger. Als Berufs-Seemann wurde ich nicht eingezogen.

Unter den Leuteschindern auf der SHERMAN tat sich besonders einer hervor, ein Leutnant Taylor. Er traute sich ohne Begleitung nicht in die Mannschaftsdecks. Irgendjemand würde das Licht ausgeknipst haben, und Leutnant Taylor wäre durch eine Luke nach außenbords geworfen worden.

Ein Soldat saß im Arrest. Er hatte sich nicht länger zurückhalten können und hatte zu Leutnant Taylor öffentlich gesagt: „Es gibt wohl 10 Jahre, nein zwanzig Jahre, wenn ich Sie einfach einen Hundesohn nenne, Sie gottverdammter Hundesohn!“ Er hätte es besser wissen müssen, und hätte warten sollen bis die SHERMAN San Francisco erreicht hätte und er entlassen worden wäre. Nun saß er im Arrest und erwartete sein Kriegsgerichtsverfahren. Dann hatten wir noch einen Offizier, der in Ungnade gefallen war. Major Buck, ein hoch aufgeschossener Texaner, soll sich nicht wie ein Offizier und Gentleman verhalten haben.

Wir dampften weiter nach Norden, zurück nach Nagasaki, um die Kohlenvorräte aufzufüllen. Nagasaki war der Haupt-Kohlenhafen in diesem Teil der Welt. Als Kohle und Wasser schon in großem Umfang verbraucht waren, kam die SHERMAN immer höher aus dem Wasser und verlor an Stabilität. Am Nordende von Formosa trafen wir auf leichten Seegang, etwas Dünung aus Osten entstand. Ganz gutes Wetter, werden Sie denken.

Ein schöner, rosa Sonnenuntergang und ein ebenso schöner Sonnenaufgang. Dann erschienen lange Cirrus-Wolken, die von einem Punkt am Himmel alle nach Osten zeigten.

Zu Bingo sagte ich: “Wir laufen in einen Taifun! Wir werden fast durch sein Zentrum kommen. Ich brauche kein Barometer, um das vorherzusagen – ich habe genug davon in den letzten Jahren erlebt.“ Die Dünung nahm zu. Der Horizont verfinsterte sich im Osten. Nach Dunkelwerden nahm der Wind zu. Unser Truppentransporter pflügte ruhig weiter nach Norden. Capt Kerr schien die Anzeichen nicht zu bemerken. Er ergriff keine Vorsichtsmaßregeln, um das Zentrum des Taifuns zu vermeiden. In stockdunkler Nacht verstärkte sich der Sturm auf Taifun-Stärke. Das Schiff rollte stark und hatte anscheinend Schwierigkeiten sich von starker Schlagseite wieder aufzurichten. Wir in Luke 5 verzogen uns in unsere Rohrkojen. Ängstlich lauschten wir auf den Aufruhr an Deck. Die Kohlentrimmer schafften es nicht mehr genügend Kohle vor die Feuerstellen zu bringen.

Die Kohle rutschte auf den glatten Bodenplatten des Heizraumes von Bordwand zu Bordwand. Es war schwer, im Vorbeirutschen eine Schaufel voll zu erwischen und in das offene Feuerloch zu werfen. Einige Heizer der USS BROOKLYN, die auf Urlaub fuhren, wurden mit vor die Feuerlöcher

geschickt. Sie waren echte Helden. Ich bin überzeugt, dass Ihre Unterstützung das Schiff gerettet hat.

(g.) Wrecked.

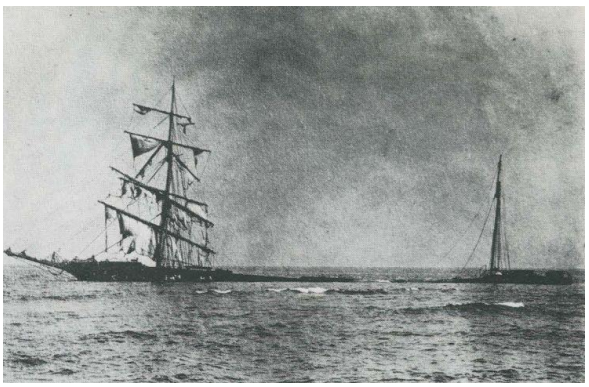
No. in Reg. Book.	Vessel's Name.	Tons. (Net.)	Nationality.	Description.	Voyage.	Cargo.	Circumstances and place.	Date.
457	Star of Poland ...	2987	Amr.	Stl. 4m. S.	Nantucket Manila— San Francisco	General ...	Off Katsu-ura, Japan.....	15th Sept.

Ich machte mir Sorgen. Aber was sollte ich tun? Inzwischen wußte Capt Kerr ja auch, was los war. Das Schiff stand jetzt in der Gegend von Okinawa. Er brauchte moralische Unterstützung. An Bord war ein Passagier, der früher den holländischen Dampfer TJIKEMBANG befehligt hatte. Ich hörte, dass er Kerr unterstützt hätte. Sie hätten mich fragen können, und wenn sie das getan hätten wäre das Schiff jetzt nicht in diesem Dilemma.

Gerade bevor ich auf die CHIN PU kam, hatte ich als Steuermann der STAR OF POLAND einige solche Taifune erlebt. Kapitän Jack Larsen hatte die STAR OF POLAND an der japanischen Küste verloren, weil er nicht auf meinen Ratschlag gehört hatte. Ich hatte ihn beschworen, vom Land abzuhalten, als wir einmal die Gelegenheit dazu hatten – 24 Stunden lang einen starken Nordwind. Wir machten 12 kn. Das hätten wir ausnutzen sollen, um uns in Sicherheit zu bringen, weit ab von Land, mindestens 100 sm in Luv der Küste. 100 sm ab vom Uraga Channel, der in die Bay von Tokio, unserem Bestimmungshafen, führt. Die Lage wurde für unsere STAR OF POLAND nun immer bedrohlicher, weil wir vor einer Leeküste lagen, auf Leegerwall! Und dann setzte auch noch der Strom uns auf Land zu. Die übelste Art von Leegerwall.

In der Morgendämmerung des Untergangstages gelang mir eine Sternbeobachtung. Ich war mir des Ergebnisses zwar nicht sicher, hielt den Alten aber informiert. Die Mittags-Beobachtung war einwandfrei – und bestätigte die gefährliche, am Morgen festgestellte Position. Beim Mittagstisch sagte ich Larsen, dass ich für sein Schiff keine 10 Cent mehr geben würde. Normalerweise hörte Jack Larsen auf meinen Rat, aber dieses Mal nicht. Der Taifun trieb die STAR OF POLAND noch vor dem nächsten Morgen auf die Küste..

Auf dem Truppentransporter SHERMAN waren meine Kameraden und ich zur Untätigkeit verurteilt und lauschten hilflos auf den zunehmenden Sturm. Plötzlich legte sich das Schiff weit rüber nach Steuerbord. Immer weiter. Wir klammerten uns an unsere Rohrkojen und hofften, dass diese gut befestigt wären. Das Schiff neigte sich bis zu einem wirklich gefährlichen Winkel und hielt dann an. Capt Kerr und sein holländischer Berater ließen die eine Maschine voll voraus und die andere voll zurück laufen. (Ich habe noch nicht erwähnt, dass das Schiff zwei Schrauben besaß). Sie hofften, das Schiff würde sich dadurch stabilisieren und langsam wieder aufrichten. Im Soldaten-Deck ertönte ein lautes Krachen. Eine Gruppe von Rohrkojen hatte sich losgerissen und Männer, Matratzen und die zerstörten Kojen flogen quer durch den Raum auf Steuerbordseite gegen die Schiffswand. Zum Glück gab es nur wenige Verletzte. Die Türen an Oberdeck hielten nicht dicht. Der Wind trieb Wasser durch jede Ritze und durch jeden Spalt. Auch die Brücke war nicht dicht. Ich stellte mir die zwei Skipper da oben vor, wie sie ängstlich das Schiff beobachteten. Langsam kam das Schiff wieder hoch und auf ebenen Kiel. Das war eine knappe Sache gewesen.



Die Star of Poland als Wrack an der japanischen Küste, 15. Sept 1918

Es dauerte Stunden all die Dinge wieder zu befestigen, die sich losgerissen hatten. Es gab kein Frühstück – man mußte erst wieder etwas Ordnung im Verpflegungsbereich herstellen. Eine Offiziersfrau war besonders unausstehlich und verlangte Ihren Morgenkaffee.

Die Heizer hatten sich im Heizraum Kaffee in einer Kohlenschaufel gekocht! Die Offiziersfrau bekam also eine Tasse von diesem Gebräu serviert! Es wurde Nachmittag bis wieder Essen ausgegeben werden konnte. Als die Kohlenbunker erschöpft waren, mußten die Kohlenvorräte im Unterraum von Luke 5 herangezogen werden. Es gab Schub-

karren, um die Kohle zu transportieren. Man rief Freiwillige unter den Soldaten auf, um den Kohlentransport zu übernehmen. Niemand meldete sich. Wieder waren die Heizer der USS BROOKLYN die Retter in der Not. Aber unter einer Bedingung: wir bekommen Essen in der Crew-Messe! Wir wollen keinen „Slum“ mehr essen.

Das wurde zugestanden, und so beförderten sie den Brennstoff. Jeden Tag gerade genug für den Bedarf der Kessel. Das Wetter bleib schön und wir

Soldaten in Gruppen antreten und wurden in Desinfektionsbäder geführt.

Tag für Tag betrachteten wir die vertraute Küste. Die Kohlenübername ging trotz Quarantäne weiter. Wachposten verhinderten, dass irgendjemand das Schiff verlassen konnte. Die Kohle kam auf Leichtern zu uns heraus. Darauf wurden Stellagen errichtet, über welche die gefüllten Körbe dann von Hand zu Hand heraufgereicht und in die Bunker entleert wurden. Es arbeiten sowohl Männer, wie auch Frauen. Damals war

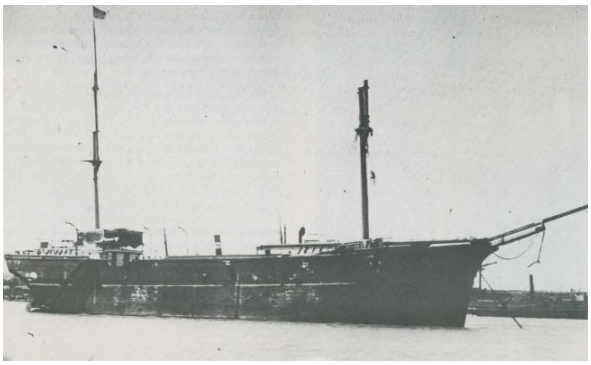
(d.) Broken up, Condemned, &c.

(i.) Cases consequent upon stress of weather.

No. in Reg. Book.	Vessel's Name.	Tons (Gross)	Nationality.	Description.	Voyage.	Cargo.	Circumstances and place.	Date.
(ii.) Other cases.								
01264	Daisy	388	U.K.	W.Bk.			Broken up	—
03395	Madeya	215	U.K.	Stl.Lr.			Broken up	June.
02183	Gladbrook	1049	Col.	I. Bk.			Dismantled	June.
01013	Chin Pu	1428	Amr.	Comp. Bk.			Now a hulk	—
03613	Marpesia	1698	Nor.	I.4m. Bk.			Now a hulk	May.
—	Mercur	127	Swd.	W.Sr.			Dismantled	—

Aus Lloyd's Register, Casualty Returns, 1921

erreichten schließlich Nagasaki. Japanische Ärzte kamen an Bord um die SHERMAN freizugeben. Ihnen fiel im Schiffs-Hospital ein krankes Besatzungsmitglied auf. „Der Mann hat Cholera!“ hieß es.



CHIN PU wie sie nach Shanghai eingeschleppt wurde.

Niemand durfte an Land, und das Schiff mußte weit draußen ankern. Nach 8 Stunden war der Mann verstorben. Die Marine-Ärzte an Bord kannten sich mit dieser Krankheit anscheinend nicht aus. Der Tote wurde an Land eingeäschert. Transportable Latrinen wurden auf das Schiff gebracht. Keine menschlichen Exkremente durften ins Wasser entleert werden. Stuhlproben aller Personen an Bord wurden an Land untersucht. Einige Verdachtsfälle wurden in die Quarantäne-Station gebracht. Mehr als einmal mußten alle

das in Japan so üblich. Eine Ladung Kisten-Petroleum wäre in der gleichen Weise gelöscht worden. Es war schon sehenswert – ein menschlicher Elevator, der Stunde um Stunde unverdrossen arbeitete.

Major Buck, der in Ungnade gefallene Offizier, hatte es geschafft, dass ihm eine Kiste Whiskey an die Gangway geliefert wurde. Aber Capt Kerr bekam Wind von der Sache. Er beschlagnahmte die Kiste und versenkte sie im Bach.

Wir müssen schon zwei Wochen im Hafen gelegen haben, als ich eine Stimme von einem Sampan rufen hörte „Captain Klebingat of the Chin Pu!" Es war Mr. Shimizu, der Manager des Schiffshändlers, mit dem ich Geschäfte gemacht hatte, als ich vor Monaten in diesem Hafen gelegen hatte. „Ich habe Neuigkeiten,“ sagte Mr. Shimizu, „die CHIN PU hat den offenen Pazifik nicht erreicht. 100 sm von Shanghai wurde sie entmastet aufgefunden. Sie liegt als Hulk in Shanghai.“

Natürlich. Ich muß zugeben, dass diese Nachricht mich mit Befriedigung erfüllte. Der Eigner würde die 250 000 $ Versicherungssumme also nicht kassieren. Die Versicherer werden die Bergungskosten bezahlt haben, und dann zum Eigner gesagt haben; „So, hier ist ihr Schiff wieder.“

Die Pacific & Oriental Shipping Company war bankrott. Mein Ablöser, Kpt. Raab, war ein netter junger Schwede. Er war Mitglied der China Coast Officers' Guild, hatte aber nur auf Dampfern gefahren. Nur einmal als Decksjunge auf einem Segelschiff. Er hatte keine Erfahrung auf Segelschiffen, weder als Kapitän, noch als Steuermann. Der Eigner wollte ja auch keinen, der sein Handwerk verstand. Raab bat mich, ihm die Handhabung des Schiffes zu erklären. Ich habe ihm gesagt, dass ich für meine Ausbildung teuer bezahlt hätte, und dass die CHIN PU von jetzt an allein seine Sache sei. Ich war etwas sauer, wie Sie verstehen werden. Er fragte mich, wie ich verhindert hätte, dass die Masten über Bord gingen.

„Das ist mein Geheimnis, Sie werden bestimmt Ihre eigene Methode dafür haben." Offensichtlich hatte er aber keine solche Methode gehabt.

Langsam kamen alle Verdächtigen wieder zurück auf die SHERMAN. Sie waren gesund. Das Schiff füllte die Bunker, darunter auch wieder den Unterraum, Luke 5. Wir liefen aus. Es dauerte 20 Tage bevor wir Point Reyes (Ansteuerung von San Francisco) in Sicht bekamen. Acht Stunden später kam die Immigration an Bord. „Heimzuschaffender Seemann!" sagte ich. „Passieren, Seemann!" lautete die Antwort des Beamten.

In der East Street hatten viele meiner Freunde gehört, dass ich Skipper auf einem bizarren, alten Schiff namens CHIN PU geworden sei. „Wo ist Dein Schiff?" fragten Sie. „Ja, das ist eine lange Geschichte," gab ich zurück. „Wie wäre es vorher mit einem Glas Bier?"

„Bier? Hast Du es denn noch nicht gehört? Hier herrscht Prohibition. Alles, was Du hier bekommen kannst, ist eine Imitation, sog. „Near Beer". Das war eine schwere Enttäuschung für mich als heimkehrender Seemann.

Aber wenige Wochen später bekam ich das Kommando auf dem 4-Mast-Schoner MELROSE. Diesmal über meinen Freund Julius Mendelsohn, Manager von J. Cohen's Waterfront Tailor Shop. Er und Capt. von Dahlem hatten fünf Jahre vorher für mich gebürgt, als ich meine US Staatsbürgerschaft erhielt.

Genau ein Jahr nachdem ich die Masten der CHIN PU mit Schwichtings gerettet hatte, erlebte ich auf der MELROSE ein ganz unangenehmes Weihnachtsfest. Das Schiff war am Sinken. Wir dachten gar nicht an Weihnachten. Wir waren viel zu sehr von unablässiger Arbeit an den Hand-Pumpen in Anspruch genommen. Und wir mußten aus der Deckladung Feuerholz sägen für den Donkey-Kessel, der die Dampf-Pumpe antrieb. Das alles in einem harten Südwester vor der Straße von Juan da Fuca. Wir schafften es, das Sinken des Schiffes abzuwenden und brachten unsere Ladung nach Hawaii. Aber das ist wieder eine andere Geschichte. Ich hoffe, dass Sie weiter in Ihrem Faß gut herumkommen – brechen Sie sich nicht den Hals. Mit besten Wünschen, dass das nicht geschehen möge, bleibe ich

Ihr Freund und Kapitän

Fred Klebingat

Diesen Brief brachte ich vor 50 Jahren auf die Post, und ich möchte wohl wissen, ob Reckless Ross immer noch unter uns weilt. Er war ungefähr 5 Jahre jünger als ich. Und ich schreibe dies im Alter von 94 Jahren. Es ist möglich, dass er noch lebt und diese Zeilen liest.

PORTLAND OREGONIAN

Tuesday April 2, 1985

OREGONLIVE The Oregonian

Seafarer Klebingat dies at 95

COOS BAY (AP) — Capt. Frederick K. Klebingat, whose seafaring career went from rounding Cape Horn in a squarerigger to skippering Liberty ships in World War II convoys, died in a hospital Sunday following a heart attack. He was 95. Klebingat is survived by a dughter-in-law, Mary Klebingat of La Mirda, Calif., and two grandchildren.